Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1815

12. 02. 88

Sachgebiet 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/1615 —

Flugzeugabsturz in München-Trudering am 11. August 1987

Der Bundesminister für Verkehr – LR 17/60.87.10/7 F 88 – hat mit Schreiben vom 9. Februar 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

I. Welche Erkenntnisse liegen dem Bundesverkehrsminister, der Bundesanstalt für Flugsicherung, dem Luftfahrtbundesamt oder der DFVLR über Ursache und Hergang des Flugzeugabsturzes vor?

Der Unfall des Flugzeuges D-ILRA des Musters PA 31 T am 11. August 1987 ereignete sich bei der Durchführung eines Fluges in Vollzug des § 41 Abs. 5 und des § 42 Abs. 3 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät, der die Überprüfung ausreichender fliegerischer Fähigkeiten, einschließlich der Durchführung von Notverfahren, des bei dem in Gründung befindlichen Luftfahrtunternehmens „Lech Air" tätigen Flugzeugführers T. zum Inhalt hatte. Der Flug war von der Flugsicherung für einen Instrumentenanflug auf Landebahn 07 des Flughafens München mit anschließendem Fehlanflug freigegeben worden. Kurz vor Erreichen des Haupteinflugzeichens drehte das Flugzeug abrupt nach rechts weg, sackte durch und prallte mit unter Leistung laufenden Triebwerken in fast Normalfluglage auf einer Straße auf, wobei es Feuer fing. Aufgrund des Zerstörungsgrades gestalten sich die noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen sehr schwierig. Die Frage der Unglücksursache kann daher bislang nicht beantwortet werden. Weitere Untersuchungen beim Flugzeughersteller sind vorgesehen, mit deren Abschluß nicht vor Herbst 1988 gerechnet werden kann.

II. Kann die Bundesregierung die Vorwürfe des „stern" gegen das Luftamt Südbayern und den Prüfer P. H. bestätigen?

Nein.

III. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dem Flugzeugabsturz gezogen, um ähnliche Unfälle zukünftig auszuschließen? Sind weitere Konsequenzen seitens der Bundesregierung in Planung oder Vorbereitung? Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der Bayerischen Staatsregierung Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Unfälle getroffen worden sind oder sich in Planung befinden?

Unabhängig von der noch nicht festgestellten Unglücksursache wurde die Durchführung von Überprüfungsflügen auf einer Sondersitzung des Bund/Länder-Fachausschusses Luftfahrt behandelt. Unter grundsätzlicher Betonung der weiteren Notwendigkeit der Übung und Prüfung von Notverfahren im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt wurden Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen wie

— Durchführung der Notverfahren unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen,

— verstärkte Standardisierung der Durchführung der Überprüfungen,

— Erweiterung der Zahl der Flugplätze, an denen Überprüfungen gemäß § 41 Abs. 5 i.V.m. § 42 Abs. 3 LuftBO durchgeführt werden dürfen,

— höhere Anforderungen an die Sachverständigen.

Darüber hinaus wird z. Z. geprüft, inwieweit Flugsimulatoren für kleinere Flugzeuge kostengünstig eingesetzt werden können.

Im einzelnen sind insbesondere folgende Detailfragen von Interesse:

1. Welche unabweisbare Notwendigkeit bestand, daß die Prüfungsaufgabe „Instrumenten-Anflug, manuell mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes" über dem dichtbesiedelten Stadtgebiet geflogen werden mußte, zumal eine Landung (und damit die Notwendigkeit der Flughafennähe) ohnehin nicht vorgesehen war, da nur ein Absinken auf 60 m und ein anschließendes Durchstarten durchgeführt werden sollte?

2. Hätte es, selbst wenn die Übung notwendigerweise oder aus Zweckmäßigkeitsgründen in der Nähe eines Flugplatzes hätte durchgeführt werden müssen, nicht andere Flughäfen oder Landeplätze in Bayern gegeben, deren Umgebung keine dichte Besiedelung aufweist, und warum wurden sie nicht benutzt?

Ob bei dem Unfallflug der Ausfall eines Triebwerkes simuliert wurde, ist bislang nicht erwiesen. Im übrigen dient die Prüfaufgabe im Rahmen der Überprüfung nach § 41 Abs. 5 LuftBO i.V.m. der Bekanntmachung vom 10. April 1984 – LR 17/60. Januar 39/83 Va 83 (C), veröffentlicht in den Nachrichten für Luftfahrer Teil II – 36/84 – dem Nachweis, daß der Flugzeugführer unter „schwierigen Verkehrsverhältnissen" das Luftfahrzeug allein sicher

beherrscht. In Bayern zählte zur Zeit des Unfallfluges nur der Verkehrsflughafen München zu den Flughäfen mit „schwierigen Verkehrsverhältnissen".

3. Kann die Bundesregierung die Aussage des Münchner Flugunternehmers und Sachverständigen A. F. bestätigen, daß der Prüfer P. H. verantwortlicher Auslöser der Katastrophe war?

Seriöse Aussagen zur Ursache des Flugzeugabsturzes sind erst möglich, wenn das Ergebnis der Untersuchung des Flugunfalles durch die Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt vorliegt. Die von verschiedenen Personen aufgestellten Behauptungen zur Unfallursache stellen Spekulationen und bloße Vermutungen dar, die durch Tatsachen nicht belegt werden können.

4. Trifft es zu, daß der direkte Vorgesetzte von P. H. beim Luftamt Südbayern, der die Arbeit von P. H. überprüfen sollte, selbst überhaupt keinen Flugschein besitzt?

Die im Vollzug der Verordnung über Luftfahrtpersonal (Luft-PersV) und der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) tätigen Prüfer und Sachverständigen werden zwar durch die jeweils zuständige Luftfahrtbehörde berufen bzw. bestimmt. Ihre Tätigkeit üben sie jedoch selbständig und eigenverantwortlich aus. Die Aufsicht hat sich deshalb darauf zu beschränken, ob die für die Prüftätigkeit geltenden Vorschriften eingehalten werden. Ein Weisungsrecht, eine bestimmte fachliche Entscheidung zu treffen, besteht nicht. Weder der unmittelbare noch die weiteren Vorgesetzten von Prüfern und Sachverständigen müssen deshalb über einen Luftfahrerschein verfügen.

5. Trifft es zu, daß P. H. die Berechtigung dazu besaß, auf 36 verschiedenen Flugzeugtypen Prüfungen abzunehmen, und teilt die Bundesregierung die Bedenken, daß damit die Grenze des eigentlich Machbaren überschritten war, da kein Prüfer so viele verschiedene Flugzeugtypen alle mit der nötigen Sicherheit beherrschen kann?

   Ist es richtig, daß P. H. mit 36 Musterberechtigungen nicht „Rekordhalter" ist, und daß es in der Bundesrepublik Deutschland sogar Prüfer mit 47 Musterberechtigungen gibt?

Im Gegensatz z. B. zu den USA, wo für alle propellergetriebenen Flugzeugmuster bis 5 700 kg Höchstmasse eine zusammenfassende Berechtigung erteilt wird, sind in der Bundesrepublik Deutschland nur gleichwertige Muster zu Sammeleintragungen zusammengefaßt. Ein Sammeleintrag wird nur erteilt, wenn die sichere Beherrschung eines unter die Sammeleintragung fallenden Flugzeugmusters nachgewiesen wurde.

Herr H. war bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – für eine Tätigkeit als Sachverständiger auf acht Sammeleintragungen anerkannt.

Wie zu Frage III (allgemein) bereits ausgeführt, werden die Anforderungen an Sachverständige weiter erhöht. Dabei wird die Zahl der Sammeleintragungen, auf denen Sachverständige tätig werden dürfen, beschränkt.

6. Ist es üblich, daß Prüfer der Luftfahrtämter wie P. H. gleichzeitig bei zu prüfenden Firmen als freie Mitarbeiter tätig sind oder gar – wie P. H. zeitweise bei einer Müncher Privatfirma – im Nebenberuf als stellvertretende Flugbetriebsleiter arbeiten?

Die Behauptung, daß Prüfer der Luftämter bei von ihnen zu prüfenden Luftfahrtunternehmen als freie Mitarbeiter tätig sind, trifft nicht zu. Von einer Bestellung des Herrn H. zum stellvertretenden Flugbetriebsleiter bei einer Münchner Privatfirma ist nichts bekannt.

7. Wie konnte P. H. mit nur 60 Stunden Flugerfahrung als Co-Pilot auf dem „Citation-I"-Jet eine Kapitänslizenz für diesen Flugzeugtyp erwerben, obwohl normalerweise niemand unter 1 000 Flugstunden eine Lizenz erhält?

Stimmt es, daß sich ein Nürnberger Prüfer „des Behördenmannes erbarmt" hat?

Der Erwerb einer Musterberechtigung als verantwortlicher Flugzeugführer auf einem Flugzeug des Musters Citation I setzt eine Einweisung nach § 67 LuftPersV voraus. Bei Flugzeugführern, die erstmalig die Musterberechtigung für ein mehrmotoriges Flugzeugmuster bis 5 700 kg erwerben wollen, beträgt die praktische Einweisung entsprechend den Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals mindestens zehn Stunden. Im übrigen war Herr H. im Besitz der Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer, für deren Erwerb eine Gesamtflugerfahrung von 2 200 Stunden vorgeschrieben ist.

8. Wer war nach Ansicht der Bundesregierung der verantwortliche Pilot der Unglücksmaschine, der Prüfer P. H. oder der Prüfling H. J. T.?

Verantwortlicher Flugzeugführer bei dem Flug am 11. August 1987 war der Flugzeugführer H. J. T. Im Flugplan war Herr T. als verantwortlicher Flugzeugführer angegeben. Er hatte den für den verantwortlichen Flugzeugführer vorgeschriebenen linken Sitz im Flugzeug eingenommen. Bei dem Überprüfungsflug sollte Herr T. nachweisen, daß er das Flugzeug auch als ggf. allein an Bord befindlicher Flugzeugführer sicher führen und bedienen konnte.

9. Nach der „Verordnung über Luftfahrtpersonal" muß ein Pilot mit Fluggästen an Bord (in diesem Fall die Regierungsamtfrau G. S.) innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit demselben oder einem ähnlichen Flugzeugtyp ausgeführt haben.

Wurde die Einhaltung dieser Vorschrift vor dem Start der Unglücksmaschine überprüft? Wenn ja, von wem?

Wer, P. H. oder H. J. T., erfüllte die Voraussetzung?

Der verantwortliche Flugzeugführer hatte innerhalb der vorhergehenden 90 Tage vor dem Unfallflug 30 Starts und Landungen mit dem Flugzeugmuster ausgeführt.

10. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß Sicherheitsbedenken bei P. H. als Prüfer bei verschiedenen oberbayerischen Flugfirmen bestanden haben? Ist der Bundesregierung bekannt, daß Münchner Flugfirmen Piloten zur Lizenzerneuerung in andere Bundesländer geschickt haben, weil sie ihnen aus Sicherheitsgründen P. H. als Prüfer nicht zumuten wollten?

Nein. Auch dem Luftamt Südbayern liegen keine Erkenntnisse hierzu vor.

11. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß P. H. bei früheren Prüfungsflügen bereits höchst riskante Manöver verlangt hat?

Sind den Behörden die im „stern" geschilderten Fälle bekannt, wonach P. H. 1981 von einem Piloten verlangt haben soll, die Augen zu schließen und das Steuer loszulassen und anschließend das Flugzeug, eine Cessna 340, in eine kritische Fluglage gebracht haben soll?

Ist den Behörden der Fall der Fliegerin M. C. bekannt, bei der P. H. bei schlechten Sichtverhältnissen den künstlichen Horizont und den Kurskreisel abgedeckt haben und dann eine Landung verlangt haben soll?

Welche Konsequenzen wurden bzw. werden daraus gezogen?

Es liegen keinerlei Hinweise vor, daß Herr H. bei seiner Prüftätigkeit sich nicht an die Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals gehalten hat. Die genannten Personen sind nie bei den zuständigen Luftfahrtbehörden vorstellig geworden. Folglich konnten die behaupteten Vorgänge und auch, ob und ggf. welche Konsequenzen zu ziehen gewesen wären, nicht geprüft werden.

12. Trifft es zu, daß P. H. bereits früher einen Flugunfall gehabt hatte und bei Landshut mit einer Cessna 150 abgestürzt ist?

Bestanden bei den Behörden dennoch keine Zweifel, daß P. H. als Prüfer für Piloten tätig werden durfte?

Herr H. war am 30. Juni 1971 am Unfall eines einmotorigen Flugzeuges als Fluglehrer beteiligt, bei dem lediglich Sachschaden entstand. Aus dem Unfall waren keine Zweifel an der fachlichen Qualifikation des Herrn H. abzuleiten.

13. Wird untersucht, ob die Regierung von Oberbayern möglicherweise fahrlässig ihre Aufsichtspflicht gegenüber den Prüfern allgemein und insbesondere gegenüber P. H. verletzt hat?

Wenn ja, von wem?

Wenn nein, warum nicht?

Für eine Verletzung bestehender Aufsichtspflichten der Behörden gegenüber Herrn H. ist keinerlei Anhaltspunkt gegeben.

14. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung als notwendig an, um die Bevölkerung vor weiteren Flugzeugunglücken aufgrund möglicherweise nachlässiger Überwachungspraxis zu schützen?

Der hohe Sicherheitsstand bei Ausbildungs- und Prüfungsflügen mit mehrmotorigen Flugzeugmustern (von 2 bis 5,7 t) wird u. a. dadurch belegt, daß sich der letzte Unfall dabei vor sechs Jahren ereignete. Inwieweit bei dem Unfall am 11. August 1987 die Art der Durchführung von Notverfahren oder musterspezifische Eigenschaften ursächlich waren, kann, wie ausgeführt, derzeit nicht beurteilt werden. Die in der Antwort zu Frage III (allgemein) bereits genannten Maßnahmen sind geeignet, das ohnehin geringe Risiko bei diesen Flügen weiter zu verringern.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333